

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXIV. — Wydana i rozesłana dnia 22. lipca 1903.

Treść: (№ 149—154.) 149. Ustawa, dotycząca udziału państwa w zebraniu kapitałów na koleje lokalne z Neuhaus do Wobratina, z Daudleb do Rokitnic i z Opawy do Grätz. — 150. Ustawa o budowie kolei lokalnej z Tarnopola do Zbaraża. — 151. Ustawa o budowie kolei lokalnej z Weizelsdorf do Oberferlach. — 152. Ustawa o budowie kolei lokalnej z Krainburga do Neumarktl. — 153. Ustawa o budowie kolei lokalnej z Zwettl do Martinsberg. — 154. Ustawa o budowie kolei lokalnej ze Lwowa do Podhajec.

149.

Ustawa z dnia 14. lipca 1903,

dotycząca udziału państwa w zebraniu kapitałów na koleje lokalne z Neuhaus do Wobratina, z Daudleb do Rokitnic i z Opawy do Grätz.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Dla zapewnienia budowy kolei lokalnej wąskotorowej od stacy Neuhaus, leżącej na linii kolei państwowych Ober-Cerekwe—Weseli, do Wobratina, dalej kolei lokalnej normalnotorowej od przystanku Daudleb, leżącego na linii austriackiej kolei północno-zachodniej, do Rokitnic, wreszcie kolei lokalnej normalnotorowej od stacy Opawa, leżącej na linii kolei północnej cesarza Ferdynanda, do Grätz — upoważnia się rząd, by objął akcye założycielskie spółek akcyjnych, które mają powstać dla tych kolei lokalnych, w następujących nieprzekraczalnych kwotach:

Neuhaus—Wobratina	245.000 K,
Daudleb—Rokitnice	610.000 „,
Opawa—Grätz	132.000 „.

(Polsk.)

Artykuł II.

Oznaczenie bliższych szczegółów co do sposobu przekazania wymienionych w artykule I. przyczynków danym przedsiębiorstwom kolei lokalnych jest zastrzeżone rządowi; wszelako wpłata kapitału na akcye założycielskie, objęte przez państwo, nastąpi dopiero po ukończeniu budowy danej kolei lokalnej i po puszczeniu jej w ruch — za potwierdzeniami odbioru, wolnemi od opłaty stemplowej.

Artykuł III.

Na pokrycie przyczynków, wymienionych w artykule I. — w myśl postanowień artykułu VIII. ustawy z dnia 6. czerwca 1901, Dz. u. p. Nr. 63, — użyje się kredytów, dozwolonych przy pozycyi l. 11 uchwalonego powyższą ustawą programu budowy i inwestycji.

Artykuł IV.

Wykonanie tej ustawy, która nabierze mocy z dniem ogłoszenia, poruczam Mym Ministrom kolei żelaznych i skarbu.

Ischl, dnia 14. lipca 1903.

Franciszek Józef wkr.

Koerber wkr.

Wittek wkr.

Böhm wkr.

150.**Ustawa z dnia 14. lipca 1903,****o budowie kolei lokalnej z Tarnopola do Zbaraża.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, by przez udzielenie koncesji pod warunkami, określonymi w tej ustawie, zapewnił budowę kolei — którą należy zbudować jako normalnotorową kolej lokalną — od stacyi kolei państwowych Tarnopol do Zbaraża.

Artykuł II.

Przy udzieleniu koncesyi, której trwanie można oznaczyć najwyżej na lat 90, licząc od dnia udzielenia koncesyi — niezależnie od zastosowania postanowień ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 ex 1895 — wolno państwu na lat 76, licząc od dnia udzielenia koncesyi, zagwarantować kolei, oznaczonej w artykule I., czysty dochód, równający się zapotrzebowaniu na oprocentowanie nie wyższe od czterech od sta oraz na roczną kwotę umorzenia pożyczki, zaciągniętej gwoi zdobycia środków pieniężnych dla powyższej kolei w tej kwocie nominalnej, jakiej potrzeba do uzyskania 1,635.000 K w gotówce; gwarancję tę tak należy rozumieć, że jeśli roczny czysty dochód rzeczzonej kolei nie osiągnie zagwarantowanej jej kwoty, wówczas różnicę pokryje rząd.

Artykuł III.

Przyznanie gwarancyi ze strony państwa, określonej w artykule II., zależy od ziszczenia się tego warunku, by królestwo Galicyi z funduszków krajowych oraz interesowani razem — albo też jedna tylko z tych dwu stron — przyczynili się kwotą przynajmniej 855.000 K do kosztów budowy linii kolejowej, wymienionej w artykule I.

W zamian za przyczynki, o których mówi poprzedni ustęp, wolno dać akcyje założycielskie spółki akcyjnej, która powstanie dla rzeczzonej kolei; od tych walorów, które wówczas będzie się liczyło podług pełnej wartości nominalnej, nie będą się należały odsetki interkalarne za czas budowy.

Udzielenie koncesyi na oznaczoną w artykule I. kolej lokalną nastąpi dopiero w tym czasie, kiedy według uznania rządu tudzież według sprawdzonych przezeń dowodów będzie dostatecznie zapewnione, że preliminarzowany na budowę kapitał na ten cel wystarczy, oraz kiedy dokonana będzie w zupełności subskrypcya na wszystkie akcyje, które mają objąć

interesowani, tudzież wpłata kwot, które na te akcyje będzie należało uiścić w gotówce — z zastosowaniem się do szczegółowych zarządzeń, które rząd wyda w tej mierze.

Artykuł IV.

Co do wykonania artykułu II. należy stosować się do zarządzeń, zawartych w artykule IV. ustawy z dnia 26. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 33 ex 1894, o budowie kolei w dolinie Ybbs — z tą zmianą, że należności stemplowe od kuponów wolno wstawiać w rachunek ruchu jako wydatek.

Taksamo wolno wstawiać w rachunek ruchu jako wydatek przyczynki na administrację, które ewentualnie trzeba będzie płacić od zaciągniętej pożyczki, oraz ewentualne zwroty podatków i należności, które trzeba będzie czynić na rzecz instytucyi finansowej, udzielającej pożyczki.

Artykuł V.

Budowę kolei, oznaczonej w artykule I., musi ukończyć się najpóźniej do dwu lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi; do tego samego terminu musi się oddać gotową kolej do publicznego użytku.

Na dopełnienie tego zobowiązania winien koncesyonaryusz dać stosowne zabezpieczenie zależnie od uznania rządu w sposób przezeń oznaczony.

Artykuł VI.

Oddanie budowy i dostaw nastąpi na podstawie planu szczegółowego i preliminarza, ułożonego przy stosownym udziale organów państwa, z bezpośrednią ingerencyą rządu i z zastosowaniem warunków, które są zwyczajnie w użyciu przy budowach na rzecz państwowych kolei żelaznych.

Roboty budowlane należy oddać oddzielnie od dostarczenia środków pieniężnych.

Oznaczenia wartości tych świadczeń w materiałach, dalej wartości odstąpienia gruntów i innych świadczeń, które będą zapewnione w zamian za przyjęcie akcyi założycielskich, dokona rząd w porozumieniu z interesowanymi; gdyby porozumienia nie można było osiągnąć, nastąpi dobrowolne sądowe oszacowanie.

Artykuł VII.

Ruch na kolei, oznaczonej w artykule I., będzie utrzymywało państwo przez cały czas trwania koncesyi na rachunek koncesyonaryusza, który będzie obowiązany zwrócić rządowi kosztą, istotnie wynikłe z tego utrzymywania ruchu; na zwrot ten

będzie można ewentualnie wyznaczyć kwotę ryczałtową.

Przytem zastrzega się zarządowi kolei państwowych, który weźmie na się utrzymywanie ruchu na koncesyonowanej kolei, zupełną swobodę co do urządzania ruchu i oznaczania taryf z uwzględnieniem potrzeb ruchu, istniejących w danej chwili, a to na tak długo jak długo przedsiębiorstwo będzie faktycznie korzystało z gwarancyi państwa albo też jak długo będzie jeszcze zalegało ze zwrotem zaliczek gwarancyjnych, wypłaconych mu przez państwo.

Artykuł VIII.

Ustawa ta nabywa mocy w dniu ogłoszenia.

Wykonanie jej należy do Mojego Ministra kolei żelaznych i do Mojego Ministra skarbu.

Ischl, dnia 14. lipca 1903.

Franciszek Józef włr.

Koerber włr.

Wittek r. w.

Böhm włr.

151.

Ustawa z dnia 14. lipca 1903,

o budowie kolei lokalnej z Weizelsdorf do Oberferlach.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, by na koszt skarbu państwa pod warunkami, w tej ustawie oznaczonymi, wybudował odgałęzienie znajdującej się w budowie linii kolei państwowych Celowiec (Villach)—Gorycya—Tryjest ze stacyi Weizelsdorf do Oberferlach a to jako normalnotorową kolej lokalną.

Artykuł II.

Budowa odgałęzienia, oznaczonego w artykule I, może nastąpić tylko wtedy, gdy księstwo Karyntyi z funduszów krajowych oraz interesowani przyczynią się do tego razem kwotą 300.000 koron *à fonds perdu*.

Artykuł III.

Koszta budowy odgałęzienia, stanowiącego przedmiot tej ustawy, po potrąceniu przyczynków,

wspomnianych w artykule II., należy pokryć z kredytów uchwalonych dla linii kolejowej Celowiec (Villach)—Gorycya—Tryjest według programu budowy i inwestycji, zatwierdzonego ustawą z dnia 6. czerwca 1901, Dz. u. p. Nr. 63.

Artykuł IV.

Względem kolei, którą ma się wybudować według artykułu I., przynajmniej się uwolnienie od stempli i należitości dla wszystkich kontraktów, podań i dokumentów, potrzebnych do zapewnienia przyczynków, przewidzianych w artykule II., oraz do wybudowania i wyposażenia rzeczonoj linii kolejowej, wreszcie od należitości przenośnych, przypadających za wykupno gruntów.

Artykuł V.

Ruch na koleji, stanowiącej przedmiot tej ustawy, będzie utrzymywał rząd we własnym zarządzie.

Artykuł VI.

Wykonanie ustawy tej, która nabywa mocy w dniu ogłoszenia, należy do Mojego Ministra kolei żelaznych i do Mojego Ministra skarbu.

Ischl, dnia 14. lipca 1903.

Franciszek Józef włr.

Koerber włr.

Wittek r. w.

Böhm włr.

152.

Ustawa z dnia 15. lipca 1903,

o budowie kolei lokalnej z Krainburga do Neumarkt.

Za zgodą obu Izb Rady Państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, by przez udzielenie koncesyi pod warunkami, określonymi w tej ustawie, zapewnił budowę kolei — którą należy zbudować jako normalnotorową kolej lokalną ze stacyi Krainburg, leżącej na szlaku kolei państwowych Tarvis—Lubiana, do Neumarkt.

Artykuł II.

Przy udzieleniu koncesyi, której trwanie można oznaczyć najwyżej na lat 90, licząc od dnia udzie-

lenia koncesyi — niezależnie od zastosowania postanowień ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 ex 1895, — wolno państwu na lat 76, licząc od dnia udzielenia koncesyi, zagwarantować kolei, oznaczonej w artykule I., czysty dochód, równający się zapotrzebowaniu na oprocentowanie nie wyższe od czterech od sta, oraz na roczną kwotę umorzenia pożyczki, zaciągniętej gwoi zdobycia środków pieniężnych dla powyższej kolei w tej kwocie nominalnej, jakiej potrzeba do uzyskania 1,750.000 K w gotówce; gwarancję tę tak należy rozumieć, że jeśli roczny czysty dochód rzeczonyj kolei nie osiągnie zagwarantowanej jej kwoty, wówczas różnicę pokryje rząd.

Artykuł III.

Przyznanie gwarancyi ze strony państwa, określonej w artykule II., zależy od ziszczenia się tego warunku, by księstwo Krainy z funduszków krajowych oraz interesowani razem przyczynili się kwotą przynajmniej 320.000 K do kosztów budowy linii kolejowej, wymienionej w artykule I.

W zamian za przyczynki, o których mówi poprzedni ustęp, wolno dać akcyje założycielskie spółki akcyjnej, która powstanie dla rzeczonyj kolei; od tych walorów, które wówczas będzie się liczyło podług pełnej wartości nominalnej, nie będą się należały odsetki interkalarne za czas budowy.

Udzielenie koncesyi na oznaczoną w artykule I. kolej lokalną nastąpi dopiero w tym czasie, kiedy według uznania rządu, tudzież według sprawdzonych przezeń dowodów będzie dostatecznie zapewnione, że prelimitowany na budowę kapitał na ten cel wystarczy, oraz kiedy dokonana będzie w zupełności subskrypcya na wszystkie akcyje, które mają objąć interesowani, tudzież wpłata kwot, które na te akcyje będzie należało uiścić w gotówce — z zastosowaniem się do szczegółowych zarządzeń, które rząd wyda w tej mierze.

Artykuł IV.

Co do wykonania artykułu II. należy stosować się do zarządzeń, zawartych w artykule IV. ustawy z dnia 26. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 33 ex 1894, o budowie kolei w dolinie Ybbs, — z tą zmianą, że należności stemplowe od kuponów wolno wstawiać w rachunek ruchu jako wydatek.

Taksamo wolno wstawiać w rachunek ruchu jako wydatek przyczynki na administracyę, które ewentualnie trzeba będzie płacić od zaciągniętej pożyczki, oraz ewentualne zwroty podatków i należności, które trzeba będzie czynić na rzecz instytucyi finansowej, udzielającej pożyczki.

Artykuł V.

Budowę kolei, oznaczonej w artykule I., musi ukończyć się najpóźniej do dwu lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi; do tego samego terminu musi się oddać gotową kolej do publicznego użytku.

Na dopełnienie tego zobowiązania winien koncesyonaryusz dać stosowne zabezpieczenie, zależnie od uznania rządu w sposób przezeń oznaczony.

Artykuł VI.

Oddanie budowy i dostaw nastąpi na podstawie planu szczegółowego i preliminarza, ułożonego przy stosownym udziale organów państwa, z bezpośrednią ingerencyą rządu i z zastosowaniem warunków, które są zwyczajnie w użyciu przy budowach na rzecz państwowych kolei żelaznych.

Roboty budowlane należy oddać oddzielnie od dostarczenia środków pieniężnych.

Oznaczenia wartości tych świadczeń w materiałach, dalej wartości odstąpienia gruntów i innych świadczeń, które będą zapewnione w zamian za przyjęcie akcyi założycielskich, dokona rząd w porozumieniu z interesowanymi; gdyby porozumienia nie można było osiągnąć, nastąpi dobrowolne sądowe oszacowanie.

Artykuł VII.

Ruch na kolei, oznaczonej w artykule I., będzie utrzymywało państwo przez cały czas trwania koncesyi na rachunek koncesyonaryusza, który będzie obowiązany zwrócić rządowi kosztu, istotnie wynikłe z tego utrzymywania ruchu; na zwrot ten będzie można ewentualnie wyznaczyć kwotę ryczałtową.

Przytem zastrzega się zarządowi kolei państwowych, który weźmie na się utrzymywanie ruchu na koncesyonowanej kolei, zupełną swobodę co do urządzania ruchu i oznaczania taryf z uwzględnieniem potrzeb ruchu, istniejących w danej chwili, a to na tak długo jak długo przedsiębiorstwo będzie faktycznie korzystało z gwarancyi państwa albo też jak długo będzie jeszcze zalegało ze zwrotem zaliczek gwarancyjnych, wypłaconych mu przez państwo.

Artykuł VIII.

Ustawa ta nabywa mocy w dniu ogłoszenia.

Wykonanie jej należy do Mojego Ministra kolei żelaznych i do Mojego Ministra skarbu.

Ischl, dnia 15. lipca 1903.

Franciszek Józef wdr.

Koerber wdr.

Wittek wir.

Böhm wdr.

153.**Ustawa z dnia 15. lipca 1903,****o budowie kolei lokalnej z Zwettl do Martinsberg.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, by przez udzielenie koncesyi pod warunkami tej ustawy zapewnił budowę kolei żelaznej — którą należy wybudować jako normalnotorową kolej lokalną — ze stacyi Zwettl, leżącej na linii kolei lokalnej Schwarzenau—Zwettl, do Martinsberg.

Artykuł II.

Przy udzieleniu koncesyi, której trwanie można oznaczyć najwyżej na lat 90, licząc od dnia udzielenia koncesyi — niezależnie od zastosowania postanowień ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 ex 1895 — wolno państwu na lat 76, licząc od dnia udzielenia koncesyi, zagwarantować kolei, oznaczonej w artykule I., czysty dochód, równający się zapotrzebowaniu na oprocentowanie nie wyższe od czterech od sta oraz na roczną kwotę umorzenia pożyczki, zaciągniętej gwoili zdobycia środków pieniężnych dla powyższej kolei w tej kwocie nominalnej, jakiej potrzeba do uzyskania 3,700.000 K w gotówce; gwarancję tę tak należy rozumieć, że jeśli roczny czysty dochód rzeczonyj kolei nie osiągnie zagwarantowanej jej kwoty, wówczas różnicę pokryje rząd.

Artykuł III.

W razie, gdyby koncesję na budowę i utrzymanie w ruchu kolei, oznaczonej w artykule I., otrzymała i wykonała spółka akcyjna przyległej kolei lokalnej Schwarzenau—Zwettl, która również korzysta z gwarancyi państwa, rząd może dla całego przedsiębiorstwa kolejowego zagwarantować ogólny czysty dochód roczny, równający się sumie czystych dochodów, zagwarantowanych przez państwo każdej z dwu w jedno przedsiębiorstwo złączonych linii kolejowych.

Względem jednolitego przedsiębiorstwa, utworzonego w myśl powyższego postanowienia, w szczególności co do emitowania akcji i zapisów długu, oraz co do innych interesów prawnych, które w takim wypadku muszą być zawierane, należy analogicznie stosować ulgi finansowe, przewidziane w artykułach IV. i V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 ex 1895 Uwolnienie od podatków

i należytości, przewidziane pod lit. d tego ostatniego artykułu, przysłużyć rzeczonemu przedsiębiorstwu w tym rozmiarze, w jakim według koncesyi zostało przyznane każdej z dwu złączonych w jedno linii kolejowych z osobna. Przytem ogólny zysk spółki akcyjnej należy rozdzielać na poszczególne linie według klucza, który zostanie ułożony przy udzielaniu koncesyi.

Artykuł IV.

Przyznanie gwarancyi ze strony państwa, określonej w artykule II., zależy od ziszczenia się tego warunku, by arcyksięstwo Austrii Dolnej z funduszków krajowych oraz interesowani razem przyczynili się kwotą przynajmniej 750.000 K do kosztów budowy linii kolejowej, wymienionej w artykule I.

W zamian za przyczynki, o których mówi poprzedni ustęp, wolno dać akcyje założycielskie spółki akcyjnej, która obejmie wykonanie rzeczonyj kolei; od tych walorów, które wówczas będzie się liczyło podług pełnej wartości nominalnej, nie będą się należały odsetki interkalarne za czas budowy.

Udzielenie koncesyi na oznaczoną w artykule I. kolej lokalną nastąpi dopiero w tym czasie, kiedy według uznania rządu tudzież według sprawdzonych przezeń dowodów będzie dostatecznie zapewnione, że prelimitowany na budowę kapitał na ten cel wystarczy, oraz kiedy dokonana będzie w zupełności subskrypcya na wszystkie akcyje, które mają objąć interesowani, tudzież wpłata kwot, które na te akcyje będzie należało uiścić w gotówce — z zastosowaniem się do szczegółowych zarządzeń, które rząd wyda w tej mierze.

Artykuł V.

Co do wykonania artykułu II. należy stosować się do zarządzeń, zawartych w artykule IV. ustawy z dnia 26. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 33 ex 1894, o budowie kolei w dolinie Ybbs, — z tą zmianą, że należytości stemplowe od kuponów wolno wstawiać w rachunek ruchu jako wydatek.

Taksamo wolno wstawiać w rachunek ruchu jako wydatek przyczynki na administrację, które ewentualnie trzeba będzie płacić od zaciągniętej pożyczki, oraz ewentualne zwroty podatków i należytości, które trzeba będzie czynić na rzecz instytucyi finansowej, udzielającej pożyczki.

Artykuł VI.

Budowę kolei, oznaczonej w artykule I., musi ukończyć się najpóźniej do dwu lat, licząc od dnia

udzielenia koncesyi; do tego samego terminu musi się oddać gotową kolej do publicznego użytku.

Na dopełnienie tego zobowiązania winien koncesyonaryusz dać stosowne zabezpieczenie zależnie od uznania rządu w sposób przezeń oznaczony.

Artykuł VII.

Oddanie budowy i dostaw nastąpi na podstawie planu szczegółowego i preliminarza, ułożonego przy stosownym udziale organów państwa, z bezpośrednią ingerencją rządu i z zastosowaniem warunków, które są zwyczajnie w użyciu przy budowach na rzecz państwowych kolei żelaznych.

Roboty budowlane należy oddać oddzielnie od dostarczenia środków pieniężnych.

Oznaczenia wartości tych świadczeń w materiałach, dalej wartości odstąpienia gruntów i innych świadczeń, które będą zapewnione w zamian za przyjęcie akcyi założycielskich, dokona rząd w porozumieniu z interesowanymi; gdyby porozumienia nie można było osiągnąć, nastąpi dobrowolne sądowe oszacowanie.

Artykuł VIII.

Ruch na kolei, oznaczonej w artykule I., będzie utrzymywało państwo przez cały czas trwania koncesyi na rachunek koncesyonaryusza, który będzie obowiązany zwrócić rządowi kosztu, istotnie wynikłe z tego utrzymywania ruchu; na zwrot ten będzie można ewentualnie wyznaczyć kwotę ryczałtową.

Przytem zastrzega się zarządowi kolei państwowych, który weźmie na się utrzymywanie ruchu na koncesyonowanej kolei, zupełną swobodę co do urządzania ruchu i oznaczania taryf z uwzględnieniem potrzeb ruchu, istniejących w danej chwili, a to na tak długo jak długo przedsiębiorstwo będzie faktycznie korzystało z gwarancyi państwa albo też jak długo będzie jeszcze zalegało ze zwrotem zaliczek gwarancyjnych, wypłaconych mu przez państwo.

Artykuł IX.

Ustawa ta nabywa mocy w dniu ogłoszenia.

Wykonanie jej należy do Mojego Ministra kolei żelaznych i do Mojego Ministra skarbu.

Ischl, dnia 15. lipca 1903.

Franciszek Józef wkr.

Koerber wkr.

Wittek wkr.

Böhm wkr.

154.

Ustawa z dnia 15. lipca 1903,

o budowie kolei lokalnej ze Lwowa do Podhajec.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, by przez udzielenie koncesyi pod warunkami, określonymi w tej ustawie, zapewnił budowę kolei — którą należy zbudować jako normalnotorową kolej lokalną — z jakiegoś stosownego punktu istniejących linii kolejowych w okolicy Lwowa przez Winniki, Przemyślany, Brzeżany i Potutory do Podhajec.

Artykuł II.

Przy udzieleniu koncesyi, której trwanie można oznaczyć najwyżej na lat 90, licząc od dnia udzielenia koncesyi — niezależnie od zastosowania postanowień ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 ex 1895, — wolno państwu na lat 76, licząc od dnia udzielenia koncesyi, zagwarantować kolei, oznaczonej w artykule I., czysty dochód, równający się zapotrzebowaniu na oprocentowanie nie wyższe od czterech od sta oraz na roczną kwotę umorzenia pożyczki, zaciągniętej gwoli zdobycia środków pieniężnych dla powyższej kolei w tej kwocie nominalnej, jakiej potrzeba do uzyskania 12,000.000 K w gotówce; gwarancyę tę tak należy rozumieć, że jeśli roczny czysty dochód rzeczonyj kolei nie osiągnie zagwarantowanej jej kwoty, wówczas różnicę pokryje rząd.

Artykuł III.

Przyznanie gwarancyi ze strony państwa, określonej w artykule II., zależy od ziszczenia się tego warunku, by królestwo Galicyi z funduszów krajowych oraz interesowani razem przyczynili się kwotą przynajmniej 3,500.000 K w gotówce do kosztów budowy linii kolejowej, wymienionej w artykule I.

W zamian za przyczynki, o których mówi poprzedni ustęp, wolno dać akcye pierwszeństwa lub założycielskie spółki akcyjnej, która powstanie dla rzeczonyj kolei; od tych walorów, które wówczas będzie się liczyło podług pełnej wartości nominalnej, nie będą się należały odsetki interkalarnie za czas budowy.

Udzielenie koncesyi na oznaczoną w artykule I. kolej lokalną nastąpi dopiero w tym czasie, kiedy według uznania rządu tudzież według sprawdzonych przezeń dowodów będzie dostatecznie zapewnione,

że preliminowany na budowę kapitał na ten cel wystarczy, oraz kiedy dokonana będzie w zupełności subskrypcya na wszystkie akcye, które mają objąć interesowani, tudzież wpłata kwot, które na te akcye będzie należało uiścić w gotówce — z zastosowaniem się do szczegółowych zarządzeń, które rząd wyda w tej mierze.

Artykuł IV.

Co do wykonania artykułu II. należy stosować się do zarządzeń, zawartych w artykule IV. ustawy z dnia 26. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 33 ex 1894, o budowie kolei w dolinie Ybbs, — z tą zmianą, że należności stemplowe od kuponów wolno wstawiać w rachunek ruchu jako wydatek.

Taksamo wolno wstawiać w rachunek ruchu jako wydatek przyczynki na administracyę, które ewentualnie trzeba będzie płacić od zaciągniętej pożyczki, oraz ewentualne zwroty podatków i należności, które trzeba będzie czynić na rzecz instytucji finansowej, udzielającej pożyczki.

Artykuł V.

Budowę kolei, oznaczonej w artykule I., musi ukończyć stę najpóźniej do trzech lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi; do tego samego terminu musi się oddać gotową kolej do publicznego użytku.

Na dopełnienie tego zobowiązania winien koncesyonaryusz dać stosowne zabezpieczenie, zależnie od uznania rządu w sposób przezeń oznaczony.

Artykuł VI.

Oddanie budowy i dostaw nastąpi na podstawie planu szczegółowego i preliminarza, ułożonego przy stosownym udziale organów państwa, z bezpośrednią ingerencyą rządu i z zastosowaniem warunków, które są zwyczajnie w użyciu przy budowach na rzecz państwowych kolei żelaznych.

Roboty budowlane należy oddać oddzielnie od dostarczenia środków pieniężnych.

Oznaczenia wartości tych świadczeń w materiałach, dalej wartości odstąpienia gruntów i innych świadczeń, które będą zapewnione w zamian za przyjęcie akcyi założycielskich, dokona rząd w porozumieniu z interesowanymi; gdyby porozumienia nie można było osiągnąć, nastąpi dobrowolne sądowe oszacowanie.

Artykuł VII.

Ruch na kolei, oznaczonej w artykule I., będzie utrzymywało państwo przez cały czas trwania koncesyi na rachunek koncesyonaryusza, który będzie obowiązany zwrócić rządowi kosztą, istotnie wynikłe z tego utrzymywania ruchu; na zwrot ten będzie można ewentualnie wyznaczyć kwotę ryczałtową.

Przytem zastrzega się zarządowi kolei państwowych, który weźmie na się utrzymywanie ruchu na koncesyonowanej kolci, zupełną swobodę co do urządzania ruchu i oznaczania taryf z uwzględnieniem potrzeb ruchu, istniejących w danej chwili, a to na tak długo jak długo przedsiębiorstwo będzie faktycznie korzystało z gwarancyi państwa albo też jak długo będzie jeszcze zalegało ze zwrotem zaliczek gwarancyjnych, wypłaconych mu przez państwo.

Artykuł VIII.

Ustawa ta nabywa mocy w dniu ogłoszenia.

Wykonanie jej należy do Mojego Ministra kolei żelaznych i do Mojego Ministra skarbu.

Ischl, dnia 15. lipca 1903.

Franciszek Józef wkr.

Koerber wkr.

Wittek wkr.

Böhm wkr.

